

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 24 (2011)

Artikel: Die wasserbautechnische Prägung der Talebene im 19. Jahrhundert : der Wasserbauingenieur Jost Wey (1843-1908) und die Landschaft : eine Spurensuche

Autor: Heer, Anton

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893613>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die wasserbautechnische Prägung der Talebene im 19. Jahrhundert

Der Wasserbauingenieur Jost Wey (1843–1908) und die Landschaft – eine Spurensuche

Anton Heer

Weder der heutige Rheinlauf noch der Werdenberger und der Rheintaler Binnenkanal sind ursprüngliche, natürliche Erscheinungen. Die ganze Ebene des Alpenrheintals ist vielmehr geprägt von Eingriffen des Menschen. Die Wasserläufe, die seit Generationen so, wie sie sind, als «Normalzustand» wahrgenommen werden, sind das Ergebnis vielfältigster und dramati-

scher Auseinandersetzungen – mit der Natur und nicht zuletzt auch mit der Talbevölkerung.

Unter Ingenieur Jost Wey hat das Rheintal im 19. Jahrhundert eine durchgreifende Umgestaltung und nachhaltige Prägung erfahren. Die Nachhaltigkeit und Wirksamkeit der Baumassnahmen selbst war erst aufgrund verlässlicher Kenntnisse der Dy-

namik des Alpenrheins im Tageslauf, im Jahreslauf und über die Jahrzehnte möglich. Wey bewährte sich als hervorragender Beobachter der Natur und nicht zuletzt als Kenner der Talgeschichte. Er wusste die Vorleistungen und Erfahrungsschätze anderer Wasserbautechniker kritisch zu würdigen und zu nutzen. Wasserbau ist ohne fundierte Sicht über weite Zeithorizonte



Jost Wey's Rheintaler Wirkungsfelder auf einen Blick, aufgenommen im Schluch bei Lienz: Links der korrigierte Alpenrhein (im Übergangsbereich vom Hochwuh- zum Doppelwuhrsystem), vorne rechts der Rheintaler Binnenkanal, darüber (links von der Eisenbahnlinie) der Werdenberger Binnenkanal. Luftaufnahme 2006, Hans Jakob Reich, Salez

Biografische Eckdaten



Jost Wey (1843–1908). Foto J. Zurkirch, Rheineck

Jost Wey, Bürger von Buttisholz LU, wurde am 11. Juli 1843 in Eich am Sempachersee geboren. Von 1864 bis 1868 bildete er sich am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich zum Ingenieur und zum Fachlehrer der mathematischen Wissenschaften aus. Nach einem kurzen Aufenthalt in Paris war er von 1869 bis 1871 als Ingenieur beim Bau der Eisenbahn Villach–Linz tätig, danach bei der Erstellung der Wiener Hochquellenleitung zwischen Simmering und Wien.

1873 berief die St.Galler Regierung den dreissigjährigen Jost Wey zum Sektionsingenieur der st.gallischen Rheinkorrektion, wo er ab 1879 als Oberingenieur und somit als Leiter des gesamten Werks wirkte. Nebst dem Bau des Werdenberger Binnenkanals leitete er auch den Bau des Rheintaler Binnenkanals sowie die Korrekturen weiterer st.gallischer Seitengewässer. Zudem dozierte er von 1891 bis 1893 über Flussbau am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich. Jost Wey starb, noch im Amt als Oberingenieur, am 7. Februar 1908 in Rorschach an den Folgen eines Hirnschlages. HJR

nicht denkbar. Es geht in dieser Disziplin um eine Dynamik, die sich erst über Jahrzehnte, ja Jahrhunderte fassen lässt. Die Nachhaltigkeit im Wasserbau unserer Vorfahren und der Gegenwart beruht zudem auf vernetztem Denken, dem Verständnis für komplexe Zusammenhänge und regional geprägten Gegebenheiten.

Eine späte Erinnerung

Robert Stuber (1877–1960) erlebte als junger Ingenieur und Mitarbeiter im Rheinbaubüro Rorschach den dort von 1879 bis 1908 tätigen Oberingenieur Jost Wey. Als Mitverfasser von Fachschriften stand Stuber im engen und direkten Kontakt mit dem anerkannten Wasserbaufachmann. Stuber versuchte in den 1940er Jahren den von ihm hochgeschätzten Wey wieder ins Bewusstsein der St.Galler und ganz besonders der Rheintaler Bevölkerung zurückzubringen. Die Zeit war aber noch nicht reif, und Stuber musste sich mit Publikationen über Jost Wey und die Geschichte des Wasserbaus im Rheintal begnügen.

In einem Zeitungsartikel zum hundertsten Geburtstag stellte Stuber im Sommer 1943 Wey's Leben und Werk wohlrecherchiert und treffend dar.¹ Dabei ging er auch auf dessen Wirken in Ragaz und Buchs ein, also auf die Rheinkorrektion in der sogenannten ersten Sektion, sowie auf die Binnengewässerkorrektion im Werdenbergischen²:

«[...] In seinen ausführlichen Berichten an die Regierung vom Jahre 1878 über 'Die St.Galler Rheinkorrektion, ihr bisheriger Erfolg, ihr gegenwärtiger Stand und ihre Sicherheit und Zukunft' und vom Jahre 1881 'Ueber die Konsequenzen eines 1868er Hochwassers im st.gallischen Rheintal' befasste sich Wey gestützt auf seine Studien über das Flussregime eingehend mit den Fragen der Rheinkorrektion. Zusammenfassend stellte er zur dringenden Abhilfe von den Uebeln und Beseitigung der Gefahren folgende Forderungen auf:

1. die beförderliche Ableitung der Werdenberger Binnengewässer in einen ein-

heitlichen Kanal und Schliessung der Rhein-Wuhrlücken;

2. die beständige und exakte Ermittlung der Sohlenhöhen und Aufbau der Wuhre je nach dem Baufortschritt am rechten Ufer bis allerwenigstens einen Meter über dem 1868er Hochwasser;

3. Ausnützung des Schlammgehaltes zur Verlandung, zuerst des dem Wuhre entlang liegenden Strandbodens, sodann Kolmatierung des weiter einwärts gelegenen Landes je nach seiner Höhenlage und Beschaffenheit.

Wey erstellte als erster die Hochwasserdämme ganz aus Rheinkies und verstärkte sie durch Anlage von auf die Kiesschicht fundierten landseitigen Bermen. Bei der Schüttung wurde darauf geachtet, dass das Damm-Material, so wie es die Kiesbänke des Rheinbettes ergeben, nämlich Kies und Sand gemischt, aufgetragen wird. So erhielt man standfeste Dämme, welche zudem bei hochgehendem Rhein durch das schlammhaltige Wasser gedichtet wurden.

Vor 1873 wurde die Steinverkleidung der Rheinwuhre in einer Stärke von 1.20 bis 1.50 Meter eingebracht. Wey reduzierte diese vorerst auf 0.75 Meter, dann auf 0.50 Meter, nachdem eingehende Versuche über Uferschutz zeigten, dass die zu starke Dimensionierung vollständig zwecklos war. Diese neuen Typen der Böschungsverkleidungen, welche enorme Kosteneinsparungen ermöglichten, bewährten sich beim 1888er Hochwasser. Von der Tardisbrücke bis St.Margrethen waren an den Steinverkleidungen keine Schäden wahrzunehmen.

Trotz anfänglich heftigster Opposition wurde durch den Einbau von Schleusen in die Hochwuhre das schlammhaltige Rheinwasser hinter die Dämme in die tief-

1 St.Galler Tagblatt, 10.7.1943, Oberingenieur Jost Wey – Zu seinem 100. Geburtstag.

2 Vgl. dazu das Werdenberger Jahrbuch 1990, 3. Jg., zum Schwerpunktthema «Rhein/Rheinkorrektion», dort insbesondere: REIFF, HERMANN/GÖLDI, CHRISTIAN, Die Rheinkorrektion im Bezirk Werdenberg; OSPELT, ALOIS, Die Rheinkorrektion entlang der st.gallisch-lichtensteinischen Grenze; REICH, HANS JAKOB, Die Korrektion der Werdenberger Binnengewässer.

gelegenen und sterilen Flächen eingelasen und damit die sukzessive Verlandung respektive Kolmatierung gefördert. Mit dem Fortschreiten der Kolmatierung nahmen einerseits die schädlichen Durchsickerungen ab, andererseits konnte viel gutes Kulturland gewonnen werden. Auf der unteren Rheinstrecke mit dem sogenannten Doppelprofil wurde durch die Kolmatierung zwischen Damm und Wuhr ein befestigtes Vorland geschaffen. [...]

Vor 1860 existierten auf St.Gallerseite nicht weniger als 31 Einmündungen grösserer Seitenbäche, durch die der hochliegende Rhein weit in das Land zurückstaute, grosse Gebiete direkt unter Wasser setzte und das anliegende Land versumpfte. Die zahlreichen Mündungen bildeten ebenso viele gefährliche Lücken im Rheindamm, denn hier und an den anschliessenden, meist schwach gebauten Hinterdämmen der Seitenzuflüsse ereigneten sich in der Regel auch die Hochwasser-einbrüche.

Um endlich der Forderung Weys zur Schliessung der Dammlücken nachzukommen, wurde von 1882 bis 1884 nach seinem Projekt und unter seiner Leitung der 21 Kilometer lange 'Werdenberger Binnenkanal' von Sevelen bis Rüthi gebaut. Dadurch wurde das ganze Werdenberg vom Rhein abgeschlossen. Die fruchtbare Talebene konnte entwässert und so von der drohenden totalen Versumpfung gerettet werden. Trotz der heftigsten Opposition von seiten der meisten Grundbesitzer und der Gemeinden schuf Wey mit nie versiegender Zähigkeit in der kurzen Zeit von 20 Monaten ein Werk, das kaum vollendet, beim ausserordentlichen Hochwasser vom Jahre 1885 sich glänzend bewährte und als eine förmliche Erlösung von einem immer grösser werdenden Elend allgemein anerkannt wurde. [...]

Publizistische Spuren

Die Ingenieur-Zeitschriften «Eisenbahn» und später «Bauzeitung» boten sich mehrmals als Plattform für Veröffentlichungen über die Rhein- und Binnengewässer-Korrektion an. Bemerkenswert an diesen Beiträgen ist deren redaktionelle und fachliche Qualität

und die stets wahrnehmbare intensive Auseinandersetzung mit der Talgeschichte. Für den jungen Wey waren die Geschichte des Rheins und das Wissen um die Erfahrung seiner Vorgängergenerationen von ebenso zwingender Bedeutung wie die aktuellen Entwicklungen der Technik und der Wissenschaft. Stellvertretend sei hier anhand eines 1875 publizierten Artikels Einblick gegeben in eine längst vergessene Errungenschaft, die «Colmatage des Hinterlandes des Rheins...»³:

[...] Die schöne grosse Ebene, die das St.Gallische Rheintal bildet, verdankt ihr Bestehen ohne Zweifel dem Rhein. Er hat sie zu einer Zeit, wo ihm noch der freie Lauf gestattet war, so nivelliert; nur die von den Bergen herabfallenden Wildbäche schoben zuweilen ihre Kegel zu weit vor und störten ihn in seiner Arbeit. Später, wie man, um das Land vor Ueberschwemmungen zu schützen und bebauen zu können, anfang den Fluss einzuschränken, konnte er, wenn er hochging, die mit sich führenden Geschiebe, Schlamm und Sand nicht auf der Ebene gleichmässig deponiren, sondern die Ablagerung reducirte sich auf das ihm angewiesene Bett, das eine Breite von einigen

Hundert bis 2000 und mehr Fuss⁴ hatte, ausser wenn er die ihm gesetzten Grenzen durchbrach und überschritt.

Die stetige Erhöhung des Rheinbettes erreichte, wie selbstverständlich, immerfort Erhöhung der Eindämmung, Wuhr, und so kam es nach und nach, dass die Flusssohle ebenso hoch und endlich höher zu liegen kam als der hinterliegende Boden. Jetzt gibt es Stellen, wo der Hochwasserspiegel 20–25 Fuss über der niedersten Thalfläche liegt.

Die einzige Scheidewand dieser Wassermasse, die 1868 über 100 000 Cubikfuss pro Secunde lieferte, und dem Hinterland bildet das Wuhr, ein Kiesdamm von 12 Fuss Kronenbreite mit 1½ füssigen Böschungen und rheinseits 2–2½ Fuss dick mit Steinen verkleidet. Die hinten liegenden alten Wuhr und Dämme fallen, weil niedriger als die neuen Wuhr, völlig ausser Betracht. Es ist klar, dass diese Hochwuhr, obschon die Plattform 2 Fuss über dem höchsten Wasserstand von 1868 liegt, Besorgniss erregend sind, indem bei allfälligem Bruch nicht bloss ein Theil des Rheins sein Bett verlässt, sondern die ganze Wassermasse sich mit furchtbarer Kraft über das Land ergiesst, dasselbe überschwemmt und verheert und erst mehrere



Einer der letzten Zeugen: Das Häuschen der einstigen Salezer Kolmationsschleuse dient heute als Wasserstandsmessstation. Foto Hans Jakob Reich, Salez

Stunden⁵ thalabwärts und nur wenn der Rhein zurückgetreten ist, sein Bett wieder gewinnen kann. Ausserdem ist das hinterliegende Land, je ungünstiger die Niveau-verhältnisse zwischen ihm und dem Rhein sind, mehr der Versumpfung preisgegeben, und der zunächst liegenden, dem Rhein durch Correction abgewonnene Boden besteht zudem grösstentheils aus sterilen Kiesbänken, auf denen kaum der Sanddorn, höchstens Erlen ihr Fortkommen finden.

Wenn man diese Verhältnisse ins Auge fasst und dabei berücksichtigt, dass das Rheinwasser besonders zur Sommerzeit reich an fruchtbarem Schlamm ist, ja dass es nach unsern letztjährigen Versuchen bis auf 42‰ und im Mittel 16‰ mit sich führt, so liegt der Gedanke nahe auf Erhöhung – Colmatage – des tief gelegenen theils sterilen, theils versumpften Hinterlandes durch Hereinführen des Rheinwassers und Abgabe seines mitführenden Materials zu dringen, gleichwie die, jedoch unter gefahrlosen Verhältnissen, an der Rhone, am Po, an der Isère, im Domleschg und an der Landquart u.w. stattgefunden hat.

Diese Idee verfolgend, haben wir letztes Jahr (1874) unter Benutzung einer alten Holzflössfalle in Ragatz eine Colmations-schleuse erbaut, die den letzten Sommer hindurch functionirte und mehr als befriedigende Resultate zur Folge hatte. Nach dort vorgenommenen Messungen über eingeflossene Wassermasse und Schlammgehalt ergab sich, dass von Anfang Juli bis Mitte August gegen 3 Millionen Cubikfuss Schlamm eingeführt und auf das, dem Rheinbett abgewonnene Hinterland – Strandboden – deponirt wurden, was auf seine Ausdehnung von circa 250 Juchart eine Durchschnittserhöhung von beiläufig 3 Zoll ergibt.

Gestützt auf diese Resultate haben wir letztes Frühjahr in Trübbach, bei der Weite (Gem. Wartau) und in Buchs weitere Schleusen erstellt und geben in folgendem einen kleinen Abriss von derjenigen in Buchs. Diese und diejenige bei der Weite sind nach demselben, die bei Ragatz und Trübbach aber jede wieder nach einem andern System gebaut. [...]



Zwei Aquarelle von Jost Wey, die auf ästhetisches Empfinden und Sensibilität für Natur und Landschaft schliessen lassen. Die Örtlichkeit der beiden Motive ist nicht bekannt. Im Staatsarchiv St.Gallen (StASG)

Mit der Zeit wird man es nicht nur dahin bringen, das Zwischenland zwischen Hochwuhr und Binnendamm aufzufüllen, sondern man wird das innerhalb dem Binnendamm liegende Gemeindeland complexweise abgrenzen und colmatiren, ja es ist uns vermöge des Gefälls die Möglichkeit gegeben, das Hinterland in einer bestimmten vom Gefäll abhängigen Entfernung von der Schleuse bis auf die neue Wuhrhöhe aufzulanden.

Der Nutzen dieser Colmatirung ist ein doppelter. Die Schutzbauten werden hie-

durch verstärkt, gewinnen an Widerstandsfähigkeit, andererseits wird der Boden der Cultur zugänglich gemacht.

3 «Die Eisenbahn», 6.8.1875. – Zu den Colmationsanlagen vgl. auch: GABATHULER, HANSJAKOB, *Die Rheinschleusen bei Buchs und Salez und die Kraftwerke am Rheintaler Binnenkanal*. In: *Werdenberger Jahrbuch* 2009, 22. Jg., S. 166–170.

4 1 Fuss = 0.3 m.

5 1 Stunde/Wegstunde = 4.8 km.

Bezüglich der Resultate, die wir bei besprochener Anlage zu erzielen in Aussicht haben, beschränken wir uns darauf, auf die letztes Jahr mit der Ragatzer Schleuse bewirkte Verlandung hinzuweisen, laut deren jährlich eine Erhöhung des Hinterlandes von 7–8 Zoll zuwege gebracht wird. Unter Berücksichtigung, dass die Auflandung mit ihrem Fortschreiten stets langsamer von Statten geht, dürfte angenommen werden, dass das Gebiet zwischen besprochener Schleuse und der Einmündung des Buchsergiessens [...] innert 5–6 Jahren auf die Höhe des alten Wuhres und in weiteren 20–25 Jahren bis auf die Höhe des Binnendamms aufgelandet werde.»

Akteur in einem laufenden Prozess der Umgestaltung

Die Kolmation, das heisst die Auflandung durch Schwebstoffe, stellte eine Form der durchdachten Nutzung lokaler und am Alpenrhein typischer und ebenso natürlicher Gegebenheiten dar. Längst bekannte Verfahren fanden im Werdenbergischen eine weitere Anwendung. Die Kooperation, aber auch der respektvolle Umgang mit dem Wildbach Rhein waren für Wey selbstverständlich. Was im Aufsatz über die Kolmation auch spürbar wird, ist die Tatsache, dass sich Wey in einer längst von Menschenhand geprägten Landschaft sah. Das urtümliche Rheintal war für ihn Geschichte. Er verstand sich als Akteur in einem laufenden, zuweilen dramatischen Prozess der Umgestaltung.

Die Frage nach der Wahrnehmung der Umwelt durch Techniker stellt sich laufend neu. Allzu gern und allzu leichtfertig wird dem Techniker Unverstand gegenüber der Natur oder Mangel an Sensibilität gegenüber der natürlichen Umwelt unterstellt. Wey widerlegt dies mit seinen zahlreichen Publikationen implizit und wiederholt. Zudem fand er trotz der ungeheuren Arbeitslast immer wieder Zeit, sich in Musse mit der Natur auseinanderzusetzen. Beleg für Überlieferungen über den draussen in der Natur aquarellierenden Wey sind die beiden hier wiedergegebenen Aquarelle, auf die der

Verfasser bei den Recherchen für diesen Aufsatz gestossen ist. Leider sind die dargestellten Örtlichkeiten nicht identifizierbar. Aufgrund von bekannten Fachpublikationen und Referaten sind durchaus auch Szenen aus dem Ausland denkbar.

Der mit technischen Mitteln erreichbare Schutz der Kulturlandschaft und damit der Bevölkerung und deren Existenzgrundlagen dürfte für Wey die selbstverständliche Triebkraft gewesen sein. Er kannte die Situation der damals in grosser Zahl zur Auswanderung gezwungenen Landbevölkerung zu gut und aus eigenem Erleben. Als Fachmann stand ihm aber jede verklärt-romantische Wahrnehmung der Natur fern. Er wusste sowohl um die Schönheit der Natur als auch um die Unerbittlichkeit entfesselter Naturgewalten.

Aufschlussreiche Exkursionsberichte

Vom unermüdlichen Werben für seine Sache und für die ihm zuteil gewordene Anerkennung aus der Fachwelt zeugen verschiedene Protokolle des St.Gallischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Zwei Exkursionen, die unter der fachlichen Begleitung von Wey durchgeführt wurden, bieten aufschlussreiche Einblicke in die damaligen technischen, kulturellen und politischen Verhältnisse – wobei uns zu Beginn des 21. Jahrhunderts einige Aspekte der politischen Auseinandersetzungen durchaus bekannt erscheinen ...

«Gemeinschaftlicher Ausflug des St.Gallischen und Zürcherischen Ingenieur- & Architekten-Vereins am 12. Aug. 1877»

«Begünstigt durch unerwartet schöne Witterung gestaltete sich der gemeinsame Ausflug des Zürcherischen und St.Gallischen Ingenieur- und Architekten-Vereins zu einer Vergnügungsfahrt, die wohl allen Theilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben wird. Fröhlich und durstig wie die Fische versammelten sich Sonntags 9 Uhr fünfzehn Zürcher und zwölf St.Gal-

ler Techniker in Trübbach am bösen Rhein, dessen trübe Wasser wohl den gefährlichen Ursprung andeuteten aber in ihrem damaligen Stand kaum ahnen liessen, dass zur Dämmung des Stromes so grossartige Bauten nothwendig seien, wie sie gerade bei der Einmündung des Trübbach's sich zeigen, wo die Wuhrkronen die benachbarten Häuser dominierend überragt.

In einem kurzen Vortrag verfolgte der Ingenieur der I. Section, Herr Wey, die Geschichte des Rheinbau's. Ein Plan aus dem vorigen Jahrhundert zeigte deutlich, welche grossen Masse von Kapital und Arbeit in planlosem Bau schon an den Ufern unseres Grenzstroms versenkt wurden. Jeder suchte die Gefahr von seinem Territorium abzulenken und dem Nachbarn zuzuschieben. Als gegen Ende des Jahrhunderts der Unterhalt von den Gemeinden übernommen wurde, wurde von Seiten der Gemeinden in ganz ähnlicher Weise gewuhrt und es entstand so ein System von Bauten, bald eng, bald weit, zwischen welchen der Strom hin- und hergeworfen wurde und an welchen er nur zu leicht schwache Stellen fand, um seinem Drange nach Ausdehnung Genüge leisten zu können. Erst in den 30-er Jahren dieses Jahrhunderts kam das Rheinbauwesen unter staatliche Aufsicht und es wurden mit Österreich gemeinschaftlich die Uferlinien bestimmt. Die eigentliche planmässige Durchführung der Correction verdanken wir der Bundesverfassung, welche die thatkräftige Mitwirkung der Eidgenossenschaft ermöglichte. In den 50-er Jahren wurde das Corrections-System endgültig festgesetzt und die Kostenvertheilung zwischen Bund, Kanton und Privatbesitz normirt.

Herr Wey erläuterte die Richtungsverhältnisse, die Ausdehnung des Inundationsgebietes⁶ zwischen den festen Punkten am Schollberg, bei Büchel, Plattenberg und Monstein, die Gefällsverhältnisse, Hebung und Senkung der Sohle, höchste Rheinstände und die verschiedenen Durchstichsprojecte. Die verschiedenen Wuhrsysteme wurden kurz erörtert, Vor- und Nachtheile erwogen und die Wichtigkeit der Colmatirung betont.



Kanalisierte «Wildbach»: Bei einem mittleren Hochwasser wie hier am 23. August 2005 wälzen sich im Alpenrhein pro Sekunde rund 1000 bis 1200 Kubikmeter Wasser talwärts. Bei den Hochwassern von 1927, 1954 und 1987 stieg die Abflussmenge auf über 2100 m³/sec. Foto Hans Jakob Reich, Salez

Nachdem die Theilnehmer aus den Erklärungen des Herrn Wey und den vorgezeichneten Plänen einen Überblick über das wichtige Unternehmen erlangt hatten, stiegen sie an Bord der beiden bereitstehenden Schiffe um zum Anschauungsunterricht überzugehen. Das Admiral-Schiff war dank der Fürsorge des Admirals und der Gastfreundschaft der St.Gallischen Regierung gut armirt, reicher Proviant füllte die Räume und zahlreiche Batterien harhten der Entladung; doch waren die Geschütze heute nicht gegen die stetigen Angreifer des Rheinbaupersonals gerichtet, sondern sollten nur gelegentlich einen durstigen Techniker in Grund bohren, was aber auch geschah dank der Solidität derselben und aus dem Grunde, dass eine erste tüchtige Ladung an das Flaggschiff abgegeben werden musste, die denn auch von dessen Insassen mit einem heldenmüthigen Hurrah aufgenommen wurde. Doch nun Anker gelichtet! Fest steht und treu der stramme Saxer⁷ am Steuer, die buschigen Augenbrauen trutzig 15 cm weit in die Welt hinausrichtend und mit martialischem Gesichte, auf dem nur beim Gedanken an die Missgeschicke des engli-

schen Ruderclubs bei Sevelen ein spöttisches Lächeln spielte, nach dem gastlichen Häuschen am Monstein ausschauend. Ruhig hielt sich sein Vater, der rüstige Greis, ihm zur Seite und am Bug wirkte der blühende Enkel.

Unter dem Schutze dreier Generationen einer kühnen Schifferfamilie traten wir die Fahrt an und fuhren fort unter Anhörung der technischen Erklärungen des Herrn Wey und angesichts der gut erhaltenen, hochaufstrebenden Steinwuhre. Bei der Seveler und Buchser Colmatierungsschleuse wurde Halt gemacht. Zweck und Construction derselben wird erklärt und deren Wirkung augenscheinlich durch die bedeutenden Schlammablagerungen hinter dem Wuhre demonstriert.

Bei Büchel wird ein im Bau begriffenes, beim letzten Hochwasser beschädigtes Rheinwuhre besichtigt und auf der Locomotivdienstbahn eine Fahrt in den Steinbruch unternommen. Eine Zugstrennung lief unter schallendem Gelächter ohne weiteren Folgen ab. Die Einführung des Rollbahn- resp. Locomotivbetriebes hatte den bauleitenden Ingenieur grosse Kämpfe gekostet und ihn heftigen Angriffen in

Presse und Rathsaal ausgesetzt. Da ganz in der Nähe der Landungsstelle Sectionsgrenze ist, übernahm der Ingenieur der II. Section Herr Saylern die Führung und schloss sich der Gesellschaft an. Die erste Section hatte uns auf der Schweizer Seite nur das Hochwuhrsystem gezeigt, auf der zweiten Section präsentirte sich bald das in derselben durchgeführte Halbhochwuhrsystem (mit Hinterdamm) zu dessen Besichtigung auch ein längerer Halt gemacht wurde. Die Discussion zeigte, dass über den Werth der beiden Systeme sehr weit auseinandergehende Ansichten existiren. Es ist hier nicht der Ort, näher auf die Sache einzutreten, vermuthlich wird die Frage in den Vereinen noch näher zur Sprache kommen. Zu bedauern ist, dass die disponible Zeit nicht erlaubte, die Zahl der Halte noch etwas zu vermehren und selbe bisweilen auch auf österreichische Bauten auszudehnen. [...]»⁸

«Excursion ins Rheinthal am 22. Sept. 1885»

«Das prächtig warme Nachsommer-Wetter, das sich nach einer Reihe von nasskalten Tagen gegen Mitte September unvermuthet wieder eingestellt, hatte nicht nur von Neuem die frohen Hoffnungen in den Herzen der rheinthalischen Rebenbesitzer und sämmtlicher Freunde eines guten Tropfens ins Unendliche gesteigert, sondern auch die Wanderlust der St.Gallischen Ingenieure und Architecten erregt. Man erinnerte sich plötzlich, dass im Laufe des Sommers von Seite des Rhein-

6 Das von Überflutungen gefährdete Gebiet.

7 Es handelt sich bei diesem Schiffmann um Christian Saxer. In seinen «Erinnerungen an die [Rhein-]Ueberschwemmung im Herbst 1868» schreibt Ulrich Reich-Langhans über ihn: «Nach vollendeter Rheinkorrektion kam Bundesrat Schenk auch nach Trübbach; nachdem er seine Inspektion, begleitet von Schiffmann Christian Saxer, beendet hatte, kehrten sie miteinander in der 'Linde' ein. Dieser Schiffmann [...] hatte so lange Augenhaare, dass er sie hinten am Kopf zusammenbinden konnte.» REICH-LANGHANS, ULRICH, *Beiträge zur Chronik der Bezirke Werdenberg und Sargans*, Buchs 1921, S. 408f.

8 Protokolle des Schweizer Ingenieur- und Architektenvereins, StASG, Sig. Wy 024.

ingenieurs eine Einladung ergangen war zur Besichtigung des Werdenberger Binnencanals, und dass nun ja damit eine prächtige Gelegenheit geboten war, unter bewährter Führung das Nützliche mit dem Angenehmen verbindend einen Tag im Freien zuzubringen, besonders, da es nicht auf Kosten der sonntäglichen Familienfreuden zu geschehen hatte, weil man vorsichtiger Weise zum Voraus beschlossen hatte, die Excursion auf einen Samstag zu verlegen.

Die Verhandlungen der Commission mit Herrn Wey über den Zeitpunkt des Ausfluges ergaben, dass die Theilnehmer ein Auge zudrücken und darauf verzichten müssten, die Füße unseres verehrten Collegen in felddiensttrüchtiger Umhüllung zu sehen, da eine missglückte Augenoperation ihm das Tragen einer soliden Fussbekleidung verbot; allein die Commission beschloss dennoch, auf Abhaltung in kürzester Frist zu drängen, in der richtigen Voraussicht, dass dieser an und für sich ja wohl bedauernswerthe Umstand doch nur dazu beitragen könne, die Anordnungen für künstliche Locomotiven ausgiebig zu gestalten. So wurde dann die Fahrt auf Dienstag den 22. September anberaumt.

Die Witterung früh Morgens liess nichts zu wünschen übrig; unmerklich wuchs das Häuflein der Theilnehmer, das sich gegen halb 6 Uhr um den vielgeplagten Quästor cristallisirte, und es fiel schwer, die Zahl genau zu ermitteln, da bis zum letzten Moment um die verschiedenen Ecken des Bahnhofs herum neuer Zuwachs sich einstellte.

In Rheineck stiess Herr Wey zu uns, und in freudiger Erregung wurde die Fahrt bis Sevelen fortgesetzt, da sich Berg und Thal bei dem wunderbar klaren Morgen in vollem Glanz zeigten und ein ungetrübt genussreicher Tag in Aussicht stand. Leider verminderte sich unsere Zahl wieder, bevor wir den Canal erreichten, da die Herren Bersinger und Kilchmann rechts abschwenkten, um voraus Berufspflichten nachzugehen, um erst im Laufe des Tages wieder zu uns zu stossen.

Gegen halb Neun Uhr erreichten wir Sevelen, den Endpunct unserer Fahrt und

nun giengs recta via Rheindamm und damit zum Beginn des technischen Theils der Excursion. Herr Wey erklärte das hier angewandte Hochwuhrsystem. Da der Wasserstand des Rheines ziemlich niedrig, so scheint der Damm sehr hoch und man kann kaum glauben, dass der Fluss jemals im Stande sein sollte, das Profil ganz auszufüllen, und doch würde ein 68-er Hochwasser bis auf 1 m an die Dammkronen heranreichen. Hierauf Beginn der Hauptaufgabe des Tages, der Besichtigung des nahe zu vollendeten Werdenberger Binnencanals.

Vorerst wird das Mühlbachfallbett in Augenschein genommen, über welches das von Sinkstoffen befreite Colmationswasser, das durch die Heuwiesenschleusen eingelassen wird, seinen Ablauf in den Canal findet. Der Canal selbst nimmt seinen Anfang, den Mühlbach aufnehmend, um wenige hundert Meter oberhalb.

Die Höhe des Überfalls kann durch eine Stauschleuse regulirt werden, mit der fortschreitenden durch die Colmation bewirkten Erhöhung der zwischen Canal und Reindamm gelegenen Niederung soll jedoch auch das Mauerwerk des Überfalls erhöht werden. Um 9.30 Uhr, somit noch vor der programmgemässen Zeit, besteigt

sodann die ganze Gesellschaft bei der Harbern-Brücke ein zum Salonboot umgewandeltes Rheinschiff, das für alle bequem Raum bietet und durch die vielversprechende Einrichtung einer Tafel in der Längennachse des Schiffes einigen Mitgliedern Stoff zum Nachdenken und zu Vermuthungen giebt, nicht sowohl der Construction als des Zweckes wegen. Dass dieselbe nur als Auflage für die vom Rheingenieur während des nun folgenden Vortrags vorgelegten Pläne dienen soll, scheint nicht die von den Meisten erwartete Lösung der Frage zu sein. Das Steueruder ist in kundiger Hand und so folgen wir nun, während das Boot rasch hinuntergleitet, den interessanten Mittheilungen des Herrn Wey über Zweck und Ausführung der Bauten.

Neben der Entsumpfung der Rheinebene war die Hauptaufgabe des Canals die Schliessung der Lücken im Hochwuhr zu ermöglichen, durch welche früher die verschiedenen Binnengewässer in den Rhein ausmündeten. Diese Lücken waren äusserst gefährlich, denn sie erlaubten den Hochwassern den Eintritt in die Niederungen an einer Reihe von Puncten und machten die Wirkung des Rheindammes zum Theil illusorisch.



Bauarbeiten im Winter 1905/06 am obersten Abschnitt des Rheintaler Binnencanals im Steinmad bei Sennwald. Bild im StASG

Seit diese Wuhrlücken nun alle geschlossen sind, kann der Rhein nur noch auf ganz beschränktem Gebiet oberhalb der Einmündung des Canals beim Büchel unterhalb Sennwald eine Überschwemmung verursachen, und auch hier zieht das Wasser mit dem Fallen des Rheins sich sofort wieder zurück. Oberhalb dieses Rückstaugebietes zieht auch das während eines Hochwassers stärker auftretende Druckwasser rasch ab und sogar ein Dammbruch und eine daraus folgende Überschwemmung des Thales ist in Zukunft von viel geringeren Consequenzen, da das Wasser nicht mehr Wochen und Monate lang in den Niederungen liegen bleibt, sondern rasch durch den Canal dem Rhein wieder zufliesst.

Die Länge des Canals beträgt ca. 22 km, das Gefälle am obern Ende mit 2.5 Promille beginnend nimmt allmählig ab bis am untern Ende noch ca. 0.5 Promille. Gegenwärtig beträgt die Wassertiefe in der obern Strecke 60 cm bis 70 cm, und das klare Wasser führt unser Schiff mit ziemlich grosser Geschwindigkeit davon. Die Sohlenbreite beginnt mit ca. 5 m und wächst mit dem abnehmenden Gefälle und dem zunehmenden Einzugsgebiet entsprechend allmählig bis 16 m.

Leider stellten sich die Kosten viel höher als im Voranschlag vorgesehen war. Project und Berechnung wurden im Jahre 1878 gemacht, als die Arbeitslöhne im Rheinthale noch sehr niedrig waren. Die Ausführung wurde hinausgeschoben, und unterdessen nahm die Stickerie einen solchen Aufschwung, dass sie dem Lande und den Bauten alle disponiblen Arbeitskräfte entzog. Die Kosten der Erdarbeiten stiegen dadurch auf mehr als das Doppelte. Ausserdem wurden im Verlauf des Baues grosse Anforderungen von Seiten der Gemeinden gestellt, was sich namentlich bei den Kosten der Brückenanlagen fühlbar machte; auch erforderte der Canal mehr Uferschutz als vorgesehen war. Während uns diese Erläuterungen zu Theil werden, passiren wir mehrere Brücken. Als eine Eigenthümlichkeit derselben mag angeführt werden, dass die Widerlager überall bis zur obern Böschungskante zurückgesetzt sind, so dass keinerlei Ver-

engung des Durchflussprofils stattfindet. Dadurch wird Stauung und Kolkung, die an solchen Stellen so gerne eintritt, gänzlich vermieden.

In festem Kiesboden zeigt der untere Theil der Canalböschung keinerlei Versicherung, wo jedoch der Boden der Strömung nicht genügend Widerstand leistet, ist der Fuss der Böschung mit Faschinenwalzen und hie und da auch mit Senkwalzen versichert und über denselben eine Schüttung aus Steinschroppen angebracht. Der obere Theil der Böschung ist meist mit Rasen belegt oder sonst begrünt. Von Vollendungsarbeiten sahen wir nur flüchtig im Vorbeifahren die Anfertigung von Faschinenwalzen und die Ausbaggerung der Canalsohle im Kiesboden.

Diese Vertiefung der Canalsohle geschah mit Hülfe einer kleinen Handbaggermaschine, ähnlich construiert wie die gewöhnlichen Kübelbagger mit endloser Kette. Zum Betrieb waren mit Einschluss der Schubkarrentransporte auf dem Land um neun Mann erforderlich. Die Maschine hat ohne Schiff Fr. 1700 gekostet und fördert per Tag 35 bis 40 Kubikmeter Kiesmaterial im Canal im Aushub gemessen, so dass der Kubikmeter auf Fr. 1.10 bis Fr. 1.20 zu stehen kommt. Für Handbaggerung gewiss ein sehr niedriger Preis.

Gegen 11 Uhr wird die Brücke der Buchserstrasse erreicht und die Gesellschaft steigt aus und begiebt sich nach dem Rheindamm zur Besichtigung der Buchser Colmationsschleuse. Herr Wey erklärt nochmals das Wesen und den Nutzen der Colmation und weist den Glasrichter vor mit Hülfe dessen der Schlammgehalt des einströmenden Wassers gemessen wird. Aus der beobachteten Wassermenge und dem Schlammgehalt wird jeweilen die jährliche Ablagerung und mittlere Erhöhung des Colmationsgebietes berechnet. Die Buchser Schleuse ist eine von den ersten, welche ausgeführt wurden; die späteren Anlagen dieser Art wurden grösser gemacht und auch hier ist eine Erweiterung in Aussicht genommen.

Bei der Rückkehr zum Schiff verursachte der Anblick der Proviantcolonne, die unterdessen eingetroffen war, eine angenehme Überraschung. Mit liebevoller

Sorgfalt wurden die verschiedenen inhaltsschweren Gegenstände verladen, und weiter gieng die Fahrt.

Der Berichterstatter muss mit Bedauern constatiren, dass nun während geraumer Zeit es unserem Führer etwas schwer wurde die Aufmerksamkeit der Anwesenden durch technische Auseinandersetzungen zu fesseln und dass sogar dem Verlassen des Schiffes zur Besichtigung von Brückenbauten ein leiser Widerstand entgegengesetzt wurde.

Bei der Ochsenandbrücke wurde Halt gemacht und die Brückenconstruction einer weiteren Betrachtung unterzogen, da diese Brücke nach dem selben System wie die verunglückte Salezerbrücke gebaut ist. Während letztere eine Spannweite von 36 m hat, ist jene nur 30 m lang und hat die Belastungsprobe ohne Unfall bestanden; doch soll sie jetzt nachträglich noch verstärkt werden.

Das nächste Object, welches näher besichtigt wurde, war die zweite Auflage der Salezerbrücke selbst, die bis auf die Beschotterung nun fertig ist. Hoffen wir, dass diesmal die Probelastung eine weniger unangenehme Wirkung auf die Construction ausübe und unser College nicht noch einmal Gefahr laufe, dem Unverstand der dortigen Bevölkerung zum Opfer zu fallen.⁹

Bei dem rechtsseitigen Widerlager der Brücke wird dann rasch noch eine ausserordentliche Sitzung improvisirt und Architect Stricker zum auswärtigen Mitgliede des St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ernannt. Als solcher soll er von allen finanziellen Lasten frei, dagegen verpflichtet sein, alljährlich einen Bericht über das Bauwesen in America einzuschicken und von Zeit zu Zeit an einem Vereinsbummel Theil zu nehmen. Um der ersten Bedingung für das laufende Jahr gerecht zu werden, verspricht Herr Stricker einen Reisebericht über den Besuch einer Reihe von americanischen Städten vor seiner Abreise in die Hände

9 Bei der missglückten Belastungsprobe der Salezer Kanalbrücke gingen 1885 mehrere Fuhrwerke von Salezer Bauern in die Brücke.

des Präsidiums zu legen zur Verlesung im Verein.

Nachdem unterwegs noch einem Polytechniker¹⁰, der sich am linken Canalufer mit Hülfe eines Nivellierinstrumentes die Ferien vertrieb eine Aufmunterung verabreicht worden, bog unser Schiff ca. ein Viertel nach Zwei Uhr in den Rhein ein.

Auch die Fahrt auf dem Rhein vom Schlauch bis nach Montlingen gestaltete sich recht angenehm, nur bemerkt Herr Wey, der unermüdlich auf alle Fragen ausgiebige Antwort giebt, dass das Wasser, welches sich im Boden des Schiffes angesammelt, seine etwas mysteriöse Fussbekleidung einer allmählichen Auflösung entgegenführt.

Bei Montlingen wird das Boot verlassen und der Rollbahn zugesteuert auf der auch richtig der Zug schon unserer wartet. Eine Schaar von Bürgern, die mit Stöcken bewaffnet sich zwischen den Landungsplatz und Bahn postirt hat, wird von Herrn Kessler mit einer Beschwichtigungsrede vom Kampfe abgehalten; unterdessen klettern die Übrigen auf die wohleingerichteten Schotterwagen und als zuletzt auch noch Herr Kessler unversehrt sich bei uns eingefunden hat, erfahren wir, dass es sich nicht um einen Überfall, sondern nur um eine Absteckung und Austheilung von Montlinger Gemeindeboden gehandelt, dass aber die Bevölkerung dennoch dem Rheinbaubureau keineswegs freundlich gesinnt sei.

Während der nun folgenden Fahrt erklärt Herr Wey die Vortheile des hier angewandten Doppelliniensystems, bestehend aus einem niedrigen Steinwuhrlängs des eigentlichen Flussbettes und einem hohen Hinterdamm aus Kies zur Abhaltung der Hochwasser.

Beide Dämme sind von Zeit zu Zeit durch Querwuhre verbunden. Durch die Schlammablagerung wird bei Hochwasser der Boden zwischen den Dämmen erhöht und schliesslich mit Erlen etc. bepflanzt, so dass mit der Zeit zwischen Rhein und Niederung ein mit Wald bewachsener erhöhter Streifen entsteht, durch den das Hochwasser nicht mehr so leicht durchbrechen kann, als durch einen einzigen schmalen Damm. Die Hinterdämme beste-



Der Werdenberger Binnenkanal bei der Brücke der Strasse Salez–Ruggell im Jahr 1895. Die von Jost Wey schon 1878 vorgesehene Baumbepflanzung ist ausgeführt. Bild im StASG



Derselbe Kanalabschnitt im Sommer 2010: Bei den Kanalbäumen ist der «Generationenwechsel» im Gang und nördlich der Brücke ist ein Industriegebiet entstanden.

Foto Hans Jakob Reich, Salez

hen nur aus Kiesschüttung und dürfen daher von der starken Strömung nicht erreicht werden. Unsere Bahn liegt auf einem solchen. Für die Erhöhung des Dammes zwischen Montlingen und Diepoldsau wurde das Material zwei Kiesbanken entnommen, die etwa 7 Kilometer von ein-

ander entfernt waren. Der den Unternehmern bezahlte Preis betrug nur Fr. 0.75 pro Kubikmeter. Die Bauleitung besitzt ca. 20 Kilometer Rollbahn. Diese wurde den Unternehmern nach Bedarf zur Verfügung gestellt für einen Zins von 1 Promille per Tag für das Oberbaumaterial und

Jost Weys Kanalbäume

Schon im 1878 verfassten «Bericht über die Korrektion der Binnengewässer im Bezirk Werdenberg» schlug Jost Wey vor, den Kanal beidseitig mit Bäumen zu bepflanzen. Sicherlich zeigt sich in dieser Absicht das landschaftsästhetische Empfinden des Planers, und es ging ihm wohl auch darum, den Kanal in der Weite der Talebene zu akzentuieren und quasi in der dritten Dimension sichtbar zu machen. Der Bau des Kanals in den Jahren 1882 bis 1886 verursachte beträchtliche Mehrkosten: Statt der veranschlagten 423 000 Franken standen im Rechnungsbericht von 1888 schliesslich 1,085 Millionen Franken zu Buche, was den perimeterpflichtigen Grundeigentümern eine erhebliche zusätzliche Belastung brachte. Trotzdem wurden die Baumbepflanzungen verwirklicht, was aus der Sicht unserer Zeit, in der manch Sinnvolles an der politischen Triage zwischen «Notwendigem» und «Wünschbarem» scheitern muss, doch erstaunen mag. Offensichtlich hat man dieser Ausgestaltung damals recht hohe Bedeutung beigemessen, und die nachfolgenden Generationen haben die Bäume gepflegt und in ihrem Bestand gesichert. Mit gutem Grund wird dies das Werdenberger-Binnenkanal-Unternehmen – bisweilen gegen Widerstände weniger baumfreundlicher Zeitgenossen – auch weiterhin tun: Die Kanalbäume, von denen die ältesten noch aus der Zeit Jost Weys stammen, haben nicht nur hohen landschaftlichen Wert, es kommt ihnen auch kulturhistorische Bedeutung zu – als Ausdruck der Geisteshaltung der Ingenieure des 19. Jahrhunderts und als würdevolle Erinnerung an die Akteure der damaligen Zeit. HJR

Vgl. dazu REICH, HANS JAKOB, *Wie der Werdenberger Binnenkanal zu seinem Baumschmuck kam*, W&O, 23. 3. 2001.

2 Promille per Tag für das Betriebsmaterial. Die Reparaturkosten waren jedoch in diesem Zins inbegriffen.

Auch für diesen Theil des Rheinthaales von Montlingen bis nach der Au ist ein Binnencanal von ca. 25 Kilometer Länge projectirt, um die Schliessung der Damm-lücken zu ermöglichen und die Niederung besser zu entwässern, allein die Ausführung steht noch in weiter Ferne.¹¹

In der Nähe von Diepoldsau trennte sich die Gesellschaft. Die Mehrzahl vertraute sich einem kleinen Schiff an, um die Strecke bis nach der Au auf dem Was-ser zurückzulegen, die Übrigen zogen vor, nach Programm den Weg unter die Füsse zu nehmen, da dies offenbar mit geringe-rem Risiko verbunden war als die Rhein-fahrt. Wie es diesen ergieng ist dem Be-richtersteller nicht genau bekannt gewor-den, nur hörte er am Abend, als die lang nach den andern in der Au eintrafen, al-lerlei von höchst unangenehmen und un-zweckmässigen Wassergräben munkeln. Sicher ist dagegen, dass die Rheinfahrt sehr gut gelang, obschon die Dichtigkeit des Bootes vieles zu wünschen übrig liess und der Schwerpunkt einiger gewichtiger Mitglieder sorgfältig studirt werden muss-te, bis es möglich wurde, ein vollständiges und allseitiges Gleichgewicht herzustellen.

War schon die Fahrt von Sevelen weg des glänzenden Himmels und des schönen Hintergrundes wegen prächtig gewesen, so war es diese letzte Strecke in der Abendbe-leuchtung nun doppelt und auch die fröh-liche Stimmung der Passagiere war eine ge-steigerte, obschon der Proviant längst aus-gegangen war. Dieser Fröhlichkeit that auch das Aufrennen auf die Sandbank unter der Widnauer Brücke keinen Ab-bruch, nur behaupteten diejenigen, welche sich veranlasst sahen die Augen zuzudrü-cken, das Schiff habe sich zwei- bis dreimal herumgedreht, während die Übrigen nur eine in raschem Schwung ausgeführte Dre-hung bemerken konnten. [...]

Was wir heute gesehen, hat wohl bei al-len den Eindruck hinterlassen, dass am Rhein in Folge zweckmässiger Dispositio-nen äusserst billig und doch sehr solid, wenn auch mit Weglassung aller unnö-thigen Verzierung, gebaut werde, und

dass eine Weiterführung der Arbeiten in gleichen Stil nur einen Segen für das Rheintal sein kann, wenn auch der Un-verstand eines Theils der Bevölkerung vom Gegentheil überzeugt scheint.

Ich glaube ferner im Namen sämtli-cher Theilnehmer der heutigen Excursion zu sprechen, wenn ich Herrn Wey noch-mals dafür danke, dass er uns auf so an-genehme Weise so vieles vorgeführt hat.

Weniger als eine Woche nach dieser schönen Fahrt, wie ganz anderswo sah es da im Rheintal aus, wie manches Haus stand wieder mitten in den trüben Flu-then. Doch wo geschah das? Eben da, wo die Rheinbauten noch nicht durchgeführt sind, während dagegen der Erfolg der Werdenberger Binnengewässerkorrektion klar auf der Hand lag. Hoffen wir, dass die Erfahrungen, welche bei diesem Hoch-wasser wieder gemacht worden sind, dazu beitragen, wenigstens die Einsichtigeren unter der Bevölkerung zur Vernunft zu bringen und sie von der weiteren Opposi-tion gegen das Rheinbaubureau und den lächerlichen Angriffen gegen die Person des Rheingenieurs abzuhalten.

*Der Berichtsteller:
P[aul] Miescher¹²*

Dass mit harten Bandagen gekämpft wurde, lassen die Protokollauszüge aus den Jahren 1877 und 1885 erahnen. Verbale und tätliche Angriffe auf Wey dürften, worauf verschiedene Akten-spuren schliessen lassen, keine Selten-heit gewesen sein. Er kämpfte an vielen Fronten und schuf sich durch seine letztlich kompromisslose, aber sachlich stets wohlbegründete Haltung viele Feinde. Denn für den Wasserbauinge-nieur war klar: Naturgewalten tolerie-ren keine technischen Mängel.

10 Absolvent des Eidg. Polytechnikums (der heutigen ETH).

11 Der Bau des Rheintaler Binnenkanals, des-sen Laufanfang nach längeren Auseinander-setzungen schliesslich weiter nach Süden in die Gemeinde Sennwald verlegt wurde, erfolgte in den Jahren 1896 bis 1906.

12 Protokolle des Schweizer Ingenieur- und Architektenvereins, StASG, Sig. Wy 024.